

2023年12月21日 地域公共交通シンポジウム

～地域交通産業の革新！～

宿利会長 開会挨拶

皆様こんにちは。運輸総合研究所の宿利です。

本日も、会場、オンラインともに大変多くの皆様にご参加いただいております。

誠にありがとうございます。

本日のテーマは、ご案内のように「地域交通産業の基盤強化・事業革新」ということですが、公共交通やモビリティをテーマとするのは、私どもの研究所の1丁目1番地のところであります。

既に2020年のコロナ以降、様々な切り口で委員会を作りまして、多くの検討を重ねてきております。

具体的に申し上げますと、「新しいモビリティサービスの実現方策」というテーマで、石田先生に座長となっただき、研究成果をとりまとめ、また、書籍として『ウェルビーイングを実現するスマートモビリティ』を刊行しました。それから、本日もご参加いただいております鎌田先生に座長となっただき、「高齢者等の移動手段の確保方策」についても提言をまとめ、本年6月にシンポジウムを開催し、来春に書籍化すべく、現在作業中であります。また、もう少し大きな研究としては、「2050年の日本を支える公共交通」というテーマについて、本年6月に提言を出し、シンポジウムを開催いたしました。その他、「人と多様なモビリティが共生するまちづくり」という、まちづくりとモビリティを両立させるテーマの研究も行っておりまして、これもシンポジウムの形で皆様にご披露し、ご意見もいただきました。

本日は、地域交通産業をテーマといたします。地域交通産業をターゲットとして取り組んでいるのは、ただ今ご紹介した研究の中にはありません。

「地域交通産業の基盤強化・事業革新」というテーマは、10月にシンポジウムを開催いたしました「地域観光産業の基盤強化・事業革新」というテーマと、ほとんどパラレルなタイトルになっております。この観光シンポジウムの折に、私が冒頭のご挨拶の中で、「似ているけれども実は違う。これは似て非なるものだ」というように申し上げたとおり、この二つは違うものであります。地域観光産業をテーマとして取り上げましたのは、これからの日本にとって観光が基幹産業、リーディングセクターであるべきだが、そのために必要な政策体系が出来上がっていないのではないか、産業政策としての政策がこれまで講じられてこなかったのも、これをしっかりやるべきではないか、という問題意識で取り上げたものです。

今回の地域交通産業の方は、そういう意味ではなく、この日本にとって、日本の国民の日常生活や生活の質の向上、まちづくりにとって、不可欠なエッセンシャルサービス、エッセンシャルな産業であるにも関わらず、そのことを意識した政策が、現時点では少なくとも十分講じられていないのではないか、地域交通産業は、その果たしている役割が消滅してしまえば日本が成り立たないような重要な産業であるにもかかわらず、現行の政策がそれにマッチしていないのではないか、ということが問題意識です。

欧米の場合には、本日、宇都宮先生がお話しされると思いますが、公共交通サービスは公的なサービスとして、公的な主体が責任を持って提供する仕組みとなっております。日本ではこの公的なサービス、私はこれを「公共財」と呼びたいと思っておりますけれども、公共交通サービスを民間の交通事業者が責任を持って提供するとい

う仕組みですとやってきており、ある時期まではうまくいっていましたが、皆さんご承知のように、ある時期からそれがうまくいかなかったわけであります。東京のような大都市部等、日本の中の一部の地域を除いて、もはやそれは通用しなくなっているわけですが、そうした状況に対する政策的な対応が十分になされていない、対応はされているがフルスペックの対応はなされていないのではないのでしょうか。このような問題について検討委員会で議論をし、その検討成果を、本日、皆様にお示ししつつ、議論をしたいと思えます。

地域交通の持続可能性ということがよく言われますけれども、今申し上げた理由で、日本の場合には、地域交通を持続可能にするためには、地域交通産業が持続可能でなければならない、という当たり前のところが見落とされていると思っています。

三つの例を挙げて、本日のシンポジウムに移りたいと思えます。

一つはコロナのときに日本はどのような対応をしたのか、ということです。コロナのときには、政策的に人流を制限したわけであります。国民に対して、移動しないようにしてほしい、ということですから、交通産業にとっては、人為的に需要が著しく減少・消滅したわけであります。しかしながら、公共交通はバスも鉄道も、エッセンシャルサービスということで通常時と同じようなサービスの提供を求められました。したがって、交通産業に大きな赤字が出るのは当たり前です。

どのくらいの赤字が出たか、というのを調べてみたら、JR と航空を除いた公共交通ですから、「地域公共交通」と言って良いと思えますが、約 2 兆円の赤字が出ております。地域の交通産業は、元々、中小の事業者が多いうえに、その経営も非常に厳しいわけですが、そういうところに 2 兆円もの赤字が出たことに対して、日本の

行政や政治や社会がどのような対応をしたか、ということをお出ししておく必要があると思います。この時に、地域公共交通の支援ということで、日本で支出されたお金は、2兆円の赤字に対して約730億円です。他の横断的なスキームで支出されたお金もありますが、地域の交通産業を救うために出されたお金は730億円程度でした。

アメリカはどうだったかと言いますと、もちろん公共交通の仕組みが違いますけれども、2020年と2021年に支出されたお金は554億ドル、今の1ドル143円のレートで換算しますと、約8兆円の国費を支出しております。ヨーロッパのドイツを例に取り上げますと、35億ユーロですから、今のレートで約5500億円です。

つまり、地域交通産業に巨額の赤字が出る事態に対して、日本はどのような対応をしたのか。大手の鉄道事業者や大手のエアラインのように、いずれ将来、その赤字分を回収できる見込みがある場合であれば、日本のやり方も一つの考え方かもしれませんが、人為的に交通需要を減らしておいて、その分の損失に対してきちんと補填をしなくて本当にいいのでしょうか。しかも、エッセンシャルな産業であるとなれば、それによる副作用は必ず後から出てくるわけですが、そのことに対して日本の行政や社会はどのように考えていたのか。ここところが、私は、鉄道やバス、タクシーにおいて現在生じている問題にそのまま繋がってきていると思っています。

もう一つは、道路運送法です。道路運送法は、かつてはバスやタクシーについて需給調整規制をしておりました。需給調整は、産業政策そのものではありませんけれども、安定的に質の高い公共交通サービスを国民に提供するための一つの政策手段として有効だったわけです。それが有効でなくなった、あるいは不適切になったという判断から、バス、タクシーについて、2000年と2002年に、道路運送法を改正いたしました。需給調整規制を廃止し、基本的に参入を自由にして、安全規制だけを行うという改正です。参入を自由にすることによって、事業者間の健全な自由競争が

期待され、そこに民間事業者の創意工夫が加わることによって、国民に対して、より多様な選択肢や、より良質の交通サービスが提供されるであろう、と期待したわけです。しかしながら、そういうことが期待できるマーケットが、果たして 2000 年代初めの時点でどこにあったのだろうかと考えてみますと、その時点では既に大都市など一部の地域を除いて、そのようなマーケットはなかったはずです。その後 20 年経って、現在の日本の中でそのような競争政策が有効に機能するところがどこにあるでしょうか。大都市の一部しかないはずです。日本の地図のほとんどの地域では、そのような政策はむしろ不適切な政策になっているのではないかと、思います。

そういう本質的な問題が手当されずに今日まで来ている今こそ、道路運送法だけではなく、道路交通法等、他の関連の法律を含めて、全面的に法制度を見直す必要があるのではないかと。同時に、財政措置、国、地方自治体の補助制度等、色々なものを改めて見直す必要があるのではないかと。民間の交通事業者が最大限頑張れる環境を整えて、そこに対し適切な公的関与を行うという、そのような政策に転換すべく、一から現在の政策を見直すべきではないかと、このように感ずるわけであります。

もう一例、申し上げます。最近のライドシェアを巡る議論です。細かくは申し上げませんが、今申し上げたところからすれば、コロナの時を含め一連の行政の対応や日本の社会の対応が、現在の事態を招いたと言わざるを得ないと思います。本来であれば、公共交通の担い手であるバス事業者やタクシー事業者がきちんと対応しておけば、こういう問題は起きなかったはずですが、現に対応できなくなっていた、ということは何故なのか、ということを考えてみる必要があるのではないかと、思います。

以上、いくつかの例を申し上げましたが、この後、まさに、その議論がありますので、ご参加いただいた皆様は、ご一緒にお考えいただきたいと、思います。

今日ご登壇いただく皆様は、この問題の検討のために昨年から設置しておりました検討委員会の委員としてご参画いただき、大変密度の濃い議論を毎回続けていただいた方々です。また、城福特任研究員は、この委員会の議論をよく整理して、また、議論にふさわしい良い資料を提供しながら、提言の形にまとめた、当研究所の研究員です。

本日もご参加いただいた皆様には、これから日本は公共交通をどうするのか、特に公共交通産業をどのようにして持続可能なものにするのか、ということについて、ぜひ、一緒にお考えいただければありがたいと思います。

本日はご参加いただきまして、誠にありがとうございます。

(以上)